

# PROYEKSI PERDAGANGAN INTERNASIONAL INDONESIA DALAM KERANGKA GAGASAN POROS MARITIM DUNIA

Harri Fajri, Hizra Marisa, Alfajri

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Abdurrah  
harri.fajri@univrab.ac.id

*Abstrak— Tulisan ini bertujuan untuk memberikan gambaran masa depan kebijakan perdagangan internasional Indonesia pada kepemimpinan Jokowi berdasarkan visi dan garis besar kebijakannya pada setengah periode awal pemerintahannya. Sebagai presiden terpilih periode 2014-2019, Jokowi mempunyai gagasan untuk mengembalikan identitas bangsa Indonesia sebagai negara maritim. Komitmen ini telah disampaikan semenjak masa kampanye pemilihan presiden, dan masih konsisten hingga saat ini. Gagasan kemaritiman Jokowi atau yang sekarang lebih dikenal dengan doktrin Jokowi ini berhubungan dengan berbagai aspek kehidupan berbangsa dan bernegara, terutama keamanan dan ekonomi. Dalam segi ekonomi, doktrin Jokowi sebenarnya lebih cenderung berorientasi domestik, namun demikian impikasinya tidak akan bisa dilepaskan dari hubungannya dengan negara lain, mengingat fungsi laut sebagai pintu utama keluar-masuknya komoditas perdagangan. Tulisan ini berargumen bahwa doktrin maritim di suatu sisi akan membuat konektivitas antar pulau di Indonesia akan semakin meningkat, namun di sisi lain akan membuka selebar-lebarnya pintu keluar arus barang dan jasa yang dapat menjadi tantangan tersendiri bagi produsen dalam negeri.*

**Kata kunci:** *Perdagangan Internasional, Maritim, Jokowi,*

## I. PENDAHULUAN

Presiden Joko Widodo telah berulang kali menyampaikan komitmennya untuk mengembalikan jati diri Indonesia sebagai negara maritim. Hal ini tidak hanya terlihat dari rangkaian pidato mulai dari masa kampanye pemilihan presiden hingga pertemuan resmi antar kepala negara, namun juga tertulis dalam rencana pembangunan nasional dan kebijakan-kebijakan yang telah dilakukannya dalam kurang lebih setengah masa jabatan pemerintahannya. Tidak heran jika kemudian banyak yang memprediksi bahwa konsep *Global Maritime Axis* (GMA) yang ditawarkan oleh Jokowi akan memberikan pengaruh besar terhadap kebijakan luar negeri Indonesia selama di bawah pemerintahannya. Bahkan, sebagian menaruh harapan besar terhadap gagasan tersebut untuk dapat menuntaskan berbagai masalah internasional (Pattiradjawane and Soebagjo 2015, Ramadhani 2015).

Tulisan ini bertujuan untuk memberikan proyeksi kebijakan perdagangan internasional Indonesia pada masa pemerintahan Jokowi berdasarkan gagasan GMA tersebut. Oleh sebab itu, tulisan ini berasumsi bahwa, GMA lebih tepat dilihat sebagai upaya untuk mewujudkan kepentingan negara, terutama di bidang ekonomi, ketimbang upaya untuk mengubah kondisi lingkungan internasional. Untuk itu, tulisan ini pertama kali akan menjelaskan apa inti gagasan maritim Jokowi<sup>1</sup>, bagaimana kebijakan tersebut telah dijalankan dalam setengah masa pemerintahannya. Proyeksi perdagangan internasional Indonesia didapat dengan melakukan analisa berdasarkan dua unsur tersebut.

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pemangku kepentingan yang terlibat dalam praktik perdagangan internasional Indonesia. Hal ini berarti tidak hanya untuk kepentingan negara saja, melainkan juga pelaku bisnis bahkan masyarakat Indonesia secara keseluruhan. Dengan memahami masa depan perdagangan internasional, masyarakat dapat mempersiapkan diri atau justru turut terlibat dalam proses menentukan kebijakan perdagangan internasional Indonesia, seperti idealnya sebuah negara demokrasi.

<sup>1</sup> Penggunaan istilah presiden Jokowi atau pemerintahan Jokowi tidak berarti mengisyaratkan peran sentral Jokowi dalam setiap pengambilan keputusan. Artikel ini meyakini bahwa setiap kebijakan yang dilakukan oleh seorang presiden, tidak meski bersumber dari pribadinya sendiri.

## II. METODE PENELITIAN

Untuk dapat memberikan proyeksi perdagangan internasional Indonesia di masa pemerintahan Jokowi, penelitian ini menggunakan data-data yang diambil dari dokumen-dokumen tertulis, baik itu data primer yang dikeluarkan langsung oleh instansi pemerintah maupun data sekunder yang diambil dari berbagai media masa. Data primer yang berkaitan dengan gagasan maritim diambil dari Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional / Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN/Bappenas), instansi yang bertugas untuk merencanakan arah pembangunan Indonesia. Sementara itu, data sekunder diambil dari pemberitaan-pemberitaan di media masa. Data dari media ini diperlukan sebagai sumber utama terkait program-program yang sudah dijalankan oleh pemerintah, mengingat sifatnya yang up to date, sehingga lebih dimungkinkan untuk mendapatkan data terbaru.

Data-data yang telah dikumpulkan tersebut kemudian dianalisa secara induktif dengan menggunakan kerangka konseptual serta perbandingan dari hasil temuan penelitian yang serupa. Dengan demikian penelitian ini lebih bersifat eksploratif dengan memberikan beberapa alternatif terhadap masa depan perdagangan internasional Indonesia di masa pemerintahan Jokowi.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### *G. Gagasan Kemaritiman Jokowi*

Dalam masa kampanye presiden pada tahun 2014, Jokowi menawarkan konsep Trisakti sebagai resep untuk menyelesaikan berbagai persoalan bangsa. Trisakti yang dimaksud adalah berdaulat dalam politik, berdikari dalam ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Dari konsep Trisakti inilah visi “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong Royong” muncul dari Jokowi dan pasangannya Jusuf Kalla (JK) sebagai calon presiden kala itu (Widodo and Kalla 2014) Visi ini memang belum secara gamblang menunjukkan fokus pemerintah dalam bidang kemaritiman. Barulah pada bagian misi, gagasan maritim Jokowi dan JK terpampang dengan jelas.

Tiga dari tujuh misi yang akan dilakukan oleh Jokowi dan JK berhubungan dengan bidang maritim. Pertama, mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara Kepulauan. Kedua, Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim. Dan terakhir mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan nasional.

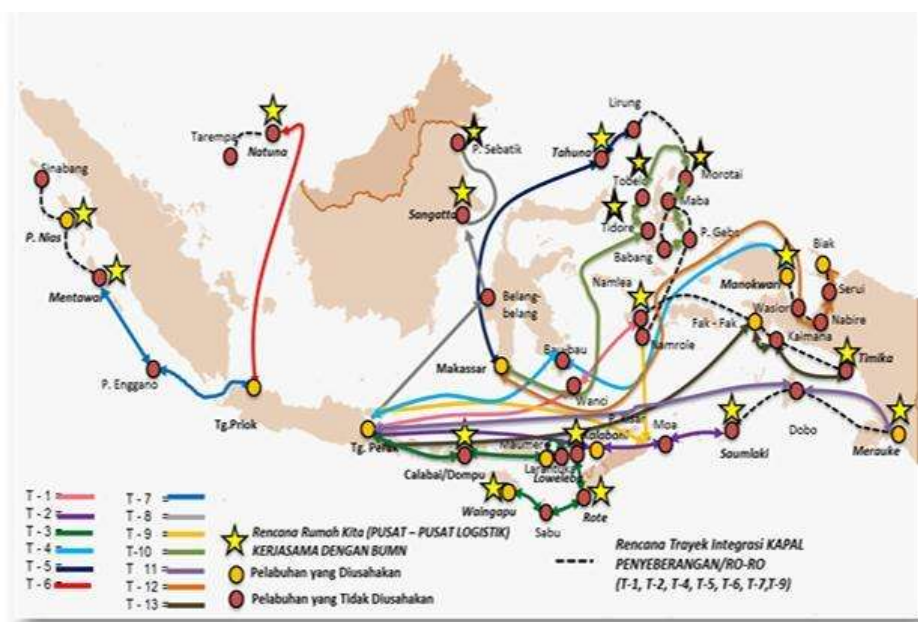
Dari tiga misi yang disebutkan di atas dapat dikatakan bahwa pada intinya gagasan maritim Jokowi terletak pada pengembalian jati diri bangsa Indonesia menjadi bangsa maritim. Jati diri inilah yang kemudian akan mendorong perubahan kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah selama masa pemerintahan Jokowi, baik itu menyangkut pemanfaatan sumberdaya alam laut, penanganan masalah perbatasan wilayah negara, peran dalam konflik maritim antar negara, penanganan terhadap pulau terluar, pengembangan infrastruktur laut (pembangunan tol laut dan pelabuhan), dan lain sebagainya.

Pada hakikatnya, gagasan maritim bukanlah hal yang baru sama sekali. Dalam sejarah Indonesia modern, kesadaran terhadap bangsa maritim telah dimulai semenjak dicetuskannya deklarasi Djuanda tahun 1957. Semenjak deklarasi tersebut, Indonesia menasbihkan diri sebagai negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau yang disatukan oleh laut. Ditetapkannya Konvensi Hukum Laut PBB atau UNCLOS pada tahun 1982 juga tidak terlepas dari semangat deklarasi Djuanda. Sektor laut dan perikanan semakin mendapat perhatian ketika memasuki era reformasi (Nainggolan 2015). Hal ini diawali pada era presiden Habibie, dengan diangkatnya Kepala Staf Angkatan Laut menjadi Panglima TNI, sesuatu yang tidak pernah dilakukan di masa pemerintahan sebelumnya. Presiden selanjutnya, Abdurrahman Wahid juga memberikan perhatian dengan membentuk kementerian khusus yang menangani sektor laut dan perikanan. Gus Dur jugalah yang pertama kali mencanangkan tanggal 13 Desember sebagai Hari Nusantara. Walaupun, baru pada pemerintahan Megawati tanggal tersebut dijadikan sebagai hari perayaan internasional. Sampai saat ini, tanggal bersejarah tersebut masih dirayakan setiap tahunnya sebagai salah satu upaya untuk menguatkan jati diri bangsa maritim. Susilo Bambang Yudhoyono (Dewan Maritim Indonesia 2004) pada perayaan Hari Nusantara 2004 dalam pidatonya telah menyinggung pentingnya untuk bertindak tegas terhadap segala bentuk pencurian dan penyelundupan barang di laut yang telah merugikan negara. SBY juga mengingatkan tentang potensi ekonomi kelautan yang belum dapat dimanfaatkan dengan optimal.

Namun demikian, gagasan maritim Jokowi tentu mempunyai karakteristik yang berbeda dari presiden-presiden sebelumnya. Pertama, pada masa pemerintahan Jokowi, gagasan maritim menjadi sebuah *buzzword*, sampai-sampai mantan presiden SBY mewanti-wanti kepada pemerintah agar gagasan tersebut tidak hanya menjadi retorika belaka. Di luar kritik tersebut, Jokowi berhasil telah berhasil menjadikan permasalahan

#### H. Kebijakan di Bidang Maritim

Sebagai upaya untuk meningkatkan potensi sumber daya kelautan, pemerintah Indonesia mengatakan akan bertindak tegas terhadap pencurian ikan di laut Indonesia. Jokowi mengatakan bahwa kerugian yang diderita oleh negara akibat pencurian ikan mencapai Rp. 260 triliun (Fitra 2016). Pada tahun 2014, Jokowi menyampaikan bahwa ada sekitar 5 ribu kapal asing yang bebas beraktivitas di laut Indonesia, namun hanya tiga di antaranya yang ditenggelamkan (DetikNews 2014). Menurutny fakta tersebut tidak sejalan dengan semangat melindungi keamanan laut, dengan mengatakan bahwa “Keamanan laut penting bagi negara kita.” (DetikNews 2014).



Setengah periode kepemimpinan Jokowi, upaya pemerintah Indonesia untuk melindungi sumber daya laut semakin terlihat. Sejak oktober 2014 lalu sampai dengan 1 April 2017 Indonesia telah menenggelamkan kapal pelaku *illegal, unreported & unregulated fishing* (IUUF) sebanyak 317 kapal dengan rincian 142 kapal vietnam, Filipina 76 kapal, Thailand 21 kapal, Malaysia 49 kapal, Indonesia 21 kapal, papua nugini 2 kapal, China 1 kapal, Belize 1 kapal dan tanpa negara 4 kapal (Kompas 2017). Reaksi dari negara-negara yang terlibat beragam. Menurut Susi, Malaysia dan Filipina telah menanggapi kebijakan ini dengan memberikan peringatan kepada warga negaranya untuk tidak melakukan. Sementara itu, Vietnam merespon dengan “melayangkan protes” dan Tiongkok melalui kedubesnya, “meminta penjelasan” (Tribunnews.com 2014).

---

ECO - 57

dari China. Meskipun total utang Indonesia ke China tidak begitu signifikan jika dibandingkan dengan utang Indonesia ke negara lain, pertumbuhannya selama tahun 2015 hingga 2016 melejit hingga 59,61 persen. Hubungan finansial tersebutlah yang dikhawatirkan akan mempengaruhi kebijakan Indonesia terhadap China. Pada kenyataannya, seperti data yang disampaikan di atas, hanya satu dari 317 kapal asing yang ditenggelamkan Indonesia berasal dari China.

Dalam segi infrastruktur, Jokowi mengatakan bahwa pembangunan yang sudah dilakukan sampai saat ini sudah menuai hasil yang cukup memuaskan. Dalam pembukaan Rapat Koordinasi Nasional Bidang Kemaritiman Tahun 2017, Jokowi memaparkan beberapa dampak positif dari pembangunan tol laut dan pelabuhan, mulai dari terjadinya penurunan harga barang yang signifikan di bagian timur Indonesia, hingga penurunan biaya logistik dan transportasi (Editor.id 2017). Hingga Mei 2016 pemerintah Indonesia telah membangun 91 pelabuhan (Kantor Staf Presiden 2016). Seiring dengan itu, jumlah trayek tol laut semakin bertambah dengan total saat ini mencapai 13 trayek.

#### *I. Proyeksi Kebijakan Perdagangan Internasional Indonesia*

Keseriusan pemerintah Indonesia dalam memanfaatkan sumber daya alam laut Indonesia sepertinya sudah tidak dapat diragukan lagi. Di luar perdebatan tentang berhasil atau tidaknya program-program yang dijalankan pemerintah dalam mewujudkan GMA, proyeksi kebijakan perdagangan internasional Jokowi layak untuk dibahas secara lebih mendalam. Sebagai negara maritim, pemerintah telah mengantisipasi adanya peluang dan tantangan. Dalam rencana strategis Kementerian Bappenas dikatakan bahwa

*"Posisi silang Indonesia sebagai jalur perdagangan dan transportasi lalu lintas terpadat di dunia dapat menjadi sumber devisa di bidang perekonomian sekaligus ancaman karena posisinya yang terbuka bagi negara lain memasuki wilayah Indonesia."* (Renstra, 2015).

Namun, dari pemaparan sebelumnya dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia secara konsisten telah berusaha untuk mewujudkan gagasan kemaritiman. Penindakan terhadap pencurian ikan dapat dijadikan sebagai salah satu indikator kesungguhan dalam menjaga potensi sumber daya laut. Sementara, pembangunan pelabuhan baru serta perwujudan tol laut dapat dinilai sebagai keseriusan dalam meningkatkan konektivitas antar pulau di Indonesia. Dengan nada optimis, Sekjen Kemenhub Sugihardjo berpendapat bahwa pelabuhan laut akan berfungsi untuk *"mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah perbatasan dan terluar..."* (Kantor Staf Presiden 2016)

Dalam segi sumberdaya, Indonesia diproyeksikan akan mendapatkan tambahan komoditas ekspor unggulan, yakni ikan. Meskipun sering dikatakan bahwa 70 persen wilayah Indonesia adalah laut, pada kenyataannya, Indonesia masih kalah saing dengan negara-negara yang bahkan tidak sebanding dengan luas laut Indonesia. Menteri Susi mengatakan bahwa Indonesia masih berada di peringkat ketiga di ASEAN dalam urusan ekspor perikanan (Tempo.co 2017). Di sisi lain, Susi juga mengklaim bahwa impor ikan turun hingga 70 persen dan kuota impor ikan hanya terpakai sekitar 20% pada tahun 2016 (Fajriah 2017). Penurunan impor tersebut adalah pertanda baik karena juga diiringi dengan peningkatan konsumsi ikan di dalam negeri. Maka dari itu, dalam beberapa tahun mendatang, ekspor ikan diproyeksikan juga akan meningkat. Namun demikian, tren positif perikanan Indonesia tidak seiring dengan komoditas-komoditas lain. Pemerintah justru gagal meningkatkan produksi garam, sehingga negara dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia ini justru secara ironis mengalami kelangkaan garam pada tahun 2017.

Sementara itu, dari segi pengembangan alur transportasi laut dan logistik, satu hal yang mungkin belum menjadi perhatian pemerintah adalah kemungkinan semakin mudahnya arus barang yang masuk dari luar negeri. Artinya, tanpa penguatan industri dalam negeri, sulit rasanya dibayangkan produsen lokal dapat bersaing dengan pengusaha-pengusaha besar dari negara-negara yang lebih maju. Selama ini, pemerintah cenderung fokus kepada konsumen, tentang bagaimana program tol laut dapat mengurangi disparitas harga. Padahal, persoalan yang tidak kalah penting kemudian adalah siapa yang akan mendapatkan keuntungan finansial terbesar dari pembangunan transportasi tersebut.

#### IV. SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pemaparan yang sudah disampaikan di atas, dapat disimpulkan bahwa proyeksi perdagangan internasional Indonesia dalam rangka perwujudan GMA menghadapi peluang sekaligus tantangan. Upaya keras dalam menjaga potensi laut, terutama ikan, diprediksi dapat meningkatkan kontribusi ekspor komoditas tersebut terhadap penghasilan negara secara keseluruhan. Karena jika dibandingkan dengan negara lain yang memiliki wilayah laut yang tidak seluas Indonesia, potensi untuk tersebut sangatlah terbuka luas. Namun demikian pemerintah tidak seharusnya terlalu fokus kepada komoditas perikanan saja, sehingga komoditas-komoditas yang juga dihasilkan dari laut, semisal garam, justru terkesan diabaikan.

Di sisi yang lain, Indonesia harus waspada terhadap kemungkinan yang akan terjadi di masa yang akan datang seandainya tol laut yang dicita-citakan benar-benar tercapai. Karena tanpa diiringi dengan penguatan daya saing industri lokal, Indonesia terancam hanya akan menjadi konsumen bagi negara-negara yang secara leluasa dapat menggunakan fasilitas transportasi yang sudah dibangun.

Kebijakan pemerintah Indonesia yang berkaitan dengan ambisi untuk mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim masih membutuhkan analisa kritis agar proyek yang dijalankan benar-benar memberikan manfaat bagi rakyat Indonesia. Artikel ini telah meunjukkan proyeksi perdagangan internasional Indonesia serta kemungkinan-kemungkinan yang akan muncul di masa yang akan datang. Namun demikian, penelitian-penelitian yang mengangkat tema serupa masih sangat dibutuhkan. Misalnya tentang bagaimana respon masyarakat sekitar tentang pembangunan pelabuhan di masing-masing daerahnya? Siapakah yang paling diuntungkan dari pembangunan tersebut? Atau, tentang peran negara lain terhadap perwujudan gagasan maritim itu sendiri. Bagaimana peran pemerintah China atau India yang juga mempunyai gagasan di sektor maritim yang serupa?

### UCAPAN TERIMA KASIH

Tulisan ini merupakan salah satu keluaran yang didapatkan dari skema hibah penelitian yang diberikan oleh Kementerian Riset dan Pendidikan Tinggi Negara Kesatuan Republik Indonesia. Untuk itu, penulis ingin berterimakasih atas kepercayaan yang telah diberikan oleh Kemenristekdikti kepada penulis.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] DetikNews. *Sindiran Jokowi: Ada 5 Ribu Kapal Asing Curi Ikan, yang Ditenggelamkan Cuma 3*. Desember 18, 2014. [www.detik.com](http://www.detik.com) (accessed Agustus 10, 2017).
- [2] Dewan Maritim Indonesia. *Laporan Peringatan Hari Nusantara Tahun 2004*. Jakarta: Dewan Maritim Indonesia, 2004.
- [3] Editor.id. *Pembangunan Infrastruktur Laut Kuatkan Perdagangan Indonesia*. Mei 4, 2017. <http://editor.id/baca-Pembangunan.Infrastruktur.Laut.Kuatkan.Perdagangan.Indonesia> (accessed Agustus 10, 2017).
- [4] Fitra, Safrezi. *Jokowi: Indonesia Rugi Rp 260 Triliun Akibat Pencurian Ikan*. Oktober 10, 2016. <http://katadata.co.id/berita/2016/10/10/jokowi-indonesia-rugi-rp-260-triliun-akibat-pencurian-ikan> (accessed Agustus 10, 2017).
- [5] Kantor Staf Presiden. *91 Pelabuhan Laut Telah Dibangun Pemerintah*. Mei 29, 2016. <http://ksp.go.id/91-pelabuhan-laut-telah-dibangun-pemerintah/> (accessed Agustus 10, 2017).
- [6] Kompas. *Lagi, 81 Kapal Pencuri Ikan Ditenggelamkan di Penjuru Indonesia*. April 1, 2017. [www.amp.kompas.com/nasional/read/2017/04/01/12003881/lagi.81.kapal.pencuri.ikan.ditenggelamkan.di.penjuru.indonesia](http://www.amp.kompas.com/nasional/read/2017/04/01/12003881/lagi.81.kapal.pencuri.ikan.ditenggelamkan.di.penjuru.indonesia) (accessed Agustus 29, 2017).
- [7] Nainggolan, Poltak Partogi. "Kebijakan Poros Maritim Dunia Joko Widodo dan Implikasi Internasionalnya." *Politika Vol. 6, No. 2, Agustus* (Politika) 6, no. 2 (2015): 167-190.
- [8] Pattiradjawane, Rene L., and Natalia Soebagjo. "Global Maritime Axis: Indonesia, China, and a New Approach to Southeast Asian Regional Resilience." *International Journal of China Studies, Vol. 6, No. 2 August*, 2015: 175-185.
- [9] Ramadhani, Masyitoh Annisa. "Indonesia's Maritime Vision and the Prospect of Cooperation in the South China Sea." *Jurnal Hubungan Internasional, Vol. 5 Edisi 1 / April*, 2015: 78-99.
- [10] Tribunnews.com. *Vietnam Protes Penenggelaman Kapal, Tiongkok Minta Penjelasan*. Desember 18, 2014. <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/12/18/vietnam-protes-penenggelaman-kapal-tiongkok-minta-penjelasan> (accessed Agustus 10, 2017).
- [11] Widodo, Joko, and Jusuf Kalla. *Komisi Pemilihan Umum*. Mei 2014. [kpu.go.id/koleksigambar/VISI\\_MISI\\_Jokowi-JK.pdf](http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf) (accessed Agustus 15, 2017)